SERIE AERONAVAL Nº4

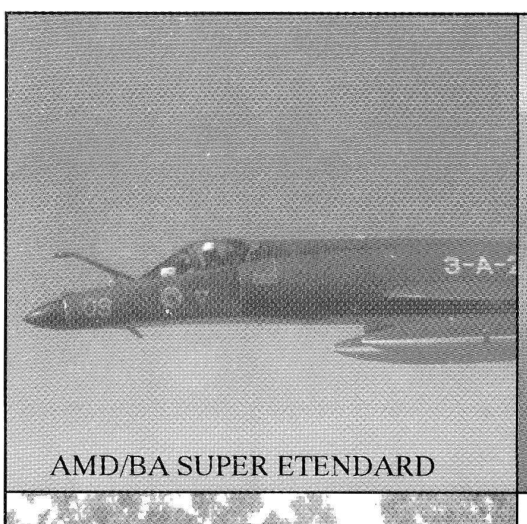
SIKORSKY SH-3D "Sea King"



Museo de la Aviación Naval
Instituto Aeronaval

Jorge F. Núñez Padín

SERIE AERONAVAL, PROXIMAS EDICIONES



AMD/BA SUPER ETENDARD


SA-316 ALOUETTE III


LOCKHEED P2V NEPTUNE

SERIE AERONAVAL agradece sinceramente su apoyo. Adquiriendo ejemplares de la misma, colabora con nuestro esfuerzo para producir una obra aeronáutica, de características inéditas en el país. Cada edición, ha sido creada específicamente para Ud., que requiere información precisa y seria, junto a material fotográfico exclusivo.
Si desea recibir información adicional sobre **SERIE AERONAVAL**, o hacernos conocer comentarios, dirija su correspondencia a: C.C. 117 Suc. 12B, 1412 Cap. Fed.
SERIE AERONAVAL busca fotografías inéditas, para su empleo en futuras ediciones. Si Ud. tiene algún material de este tipo, considere la posibilidad de cederlo en préstamo y compartirlo con otros lectores entusiastas. Cada foto será publicada, con el crédito correspondiente. La persona cuyo material sea utilizado, recibirá un ejemplar gratis de la edición correspondiente. Gracias por su interés!
Jorge F. Núñez Padín, Editor **SERIE AERONAVAL**

SERIE AERONAVAL Nº 4 (JULIO 1993) SIKORSKY SH-3D "Sea King"
Portada: Agusta ASH-3D 0797/2-H-239, reabasteciéndose de combustible desde el destructor ARA (D-10) "Almirante Brown", 26.10.88 (foto J.F. Nuñez Padín)

Editor responsable: Jorge Félix Núñez Padín
Staff producción: Beatriz De Rita, Sergio Hulaczuck, Javier Mosquera
Registro de la Propiedad Intelectual: Nº 315.757. Hecho el depósito que marca la ley 11.723
Serie Aeronaval publicación bimestral, auspiciada por el Museo de la Aviación Naval y por el Instituto Aeronaval.
Próximo título: Serie Aeronaval Nº 5 "AMD/BA Super Etendard" (Septiembre 1993)
Otros títulos de la serie: Nº 1 McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk, Nº 2 Grumman F9F Panther/Cougar y Nº 3 Grumman S2F Tracker.
Informes/Suscripción/Ejemplares anteriores: C.C. 117, Suc. 12 B, 1412 Capital Federal - Argentina

1 SIKORSKY SH-3D SEA KING HISTORIA

La operación de helicópteros medianos en la Aviación Naval Argentina, data de comienzos de la década del '50. En efecto, la Armada Argentina fue pionera en la utilización de helicópteros adquiriendo gran resonancia las operaciones de evacuación de la Base Antártica Gral. San Martín en 1953, con Sikorsky S-55. Aún cuando el H-19 brindó excelentes servicios durante casi dos décadas, sus limitaciones técnicas impulsaron la búsqueda de medios más efectivos.

En 1958 entró en servicio, el único Sikorsky HSS-1 en configuración antisubmarina. Se planificó la adquisición de 4 ejemplares adicionales hacia 1961, lo cual no se concretó. En su lugar y como medida transitoria se recibieron más unidades del H-19. Durante 1968/69 comenzó a planificarse un empleo más intenso de los helicópteros dentro de la Armada Argentina. Además de las tareas de transporte y SAR, se buscaba disponer de capacidad para operaciones anfibias, antiminado y antisubmarina.

Para estas actividades se consideraba adecuado el empleo de helicópteros medianos, bimotores. El modelo seleccionado inicialmente fue el Boeing-Vertol CH-46D Sea Knight. El primero de los cuatro helicópteros de este tipo debía entrar en servicio hacia 1971, en coincidencia con la desactivación de los últimos UH-19. Sin embargo durante 1970 se firmó un contrato con la Sikorsky Aircraft, la cual había realizado una propuesta formal en Diciembre de 1968. El modelo seleccionado fue una variante del SH-3D, que se adaptaba mejor para las tareas antisubmarinas.

Al frente de la comisión de recepción del nuevo material, fue designado el entonces CF D. Negrete, quien además integró la tripulación del 0675/H-31 durante el vuelo inicial efectuado en Marzo de 1972.

Los Sea King serían trasladados en vuelo desde Connecticut, verificándose así el primer ferry con helicópteros al país. La primera sección, estuvo compuesta por el 0675/H-31 y 0676/H-32, y demoró 23 días/80 hrs. de vuelo (durante Mayo/Junio), a lo largo de la costa Oeste. El sobrevuelo de la cordillera se realizó entre Puerto Montt y Bariloche. Dos meses después en Agosto de 1972 arribaron siguiendo la misma ruta, el 0677/H-33 y el 0678/H-34 con los mismos tripulantes (CC Salaberry, TN Henshaw, TN Pertine, TN Pugliese, SIAE Bravo, SIAE Olmedo, SSAE Campillay y CIAE de la Fuente). La llegada de los SH-3D introdujo la

Sea King 0677/2-H-233 levantando carga con chinguillo desde la cubierta del ARA (B-1) "Bahía Paraíso"
Insert: Sea King 0676/2-H-232 trasladando en eslinga un "snow-cat" durante la Campaña Antártica 1986/87 (fotos EAH2)

H-31 NAVAL


H-34

SERIE AERONAVAL Nº4

SIKORSKY SH-3D
"Sea King"



2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, Base Aeronaval Cdte. Espora ,10-06-87 (foto EAH2)

Museo de la Aviación Naval
Instituto Aeronaval

Jorge F. Núñez Padín

JULIO 1993


233

utilización de modernos sensores antisubmarinos. La primera dotación de sonaristas (SS Nicolau, CI Alvarez, Paz y Llanos) se formó con la Escuadrilla 005 del Arma Aérea de la Armada Española en la Base Aeronaval de Rota.

Poco tiempo después de la incorporación de sus Sea King, la Aviación Naval intentó obtener ejemplares adicionales, durante 1974, procedentes de la US Navy. Como no fue factible, se contrató en 1975 la construcción de otro S-61D.4 idéntico a los anteriores aunque en configuración utilitaria, sin sistema sonar. Esta unidad luego de efectuar los vuelos de prueba en Enero 1976, fue entregada al mes siguiente. Este Sea King 0696/2-H-35 con cinco tripulantes (CC Henshaw, TF Lorenzo, TC Iglesias, SIAE Viglianco, SSAE Ortubia y CIAE Montani) realizó el mismo ferry que los anteriores hasta la Base Aeronaval Cdte. Espora.

Los Sea King fueron asignados a la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, equipada además con los SA-316B Alouette. Esta situación se mantuvo hasta fines de 1978, en que la incorporación de nuevas unidades (entre ellas los Lynx HAS Mk.23) aconsejó al desdoblamiento de la unidad. De tal forma, por Resolución nº 873/78 de Octubre de 1978, se creó la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, dependiente de la Escuadra Aeronaval Nº 3 y a la cual se le entregaron los Sea King. Finalmente, el comando de esta unidad se transfirió en Marzo de 1981 a la Escuadra Aeronaval nº 2, siempre con sede en la Base Aeronaval Cdte. Espora.

La carrera operativa de los Sea King, está ligada a operaciones aeronavales de distinta naturaleza. Integrando el Grupo Aeronaval Embarcado contribuyeron a elevar la capacidad de defensa antisubmarina de la Flota de Mar, complementando así a los Grumman Tracker. Debido a sus dimensiones la utilización del Sea King, quedó restringida a la operación desde el portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo". Los Sea King están capacitados para efectuar misiones antisubmarinas nocturnas desde el portaaviones. La maniobra de calar el sonar de noche, ofrece no pocos riesgos ante la ausencia de referencias externas.

Con la incorporación de unidades de superficie de la clase MEKO 360, quedaron abiertas nuevas posibilidades. En principio se realizaron prácticas de reabastecimiento en vuelo-RECOVU. Mediante una técnica especial, el Sea King en vuelo estacionario a popa del destructor puede reabastecerse de combustible en el mar, extendiendo su autonomía operativa que es de 5:30 h. Así durante las maniobras Bilateral'89 con la US Navy, un Sea King con una tripulación de 6 hombres (CC Iglesias, TF Bellido, TF Pallet, SSAE Arévalo, SPAE

El SH-3D 0675/H-31 que efectuó su vuelo inicial en Stratford (USA) durante Marzo de 1972, luce el esquema adoptado a partir de 1974.

El SH-3D 0678/H-34 con las marcas iniciales, transportando el fuselage del T-28P Fennec 0632/A-12 (fotos Aviación Naval Argentina).


ARMADA

Paz y CIAE Chávez) se mantuvo en el aire durante 7 Hrs 12 Mins luego de efectuar un RECOVU desde el ARA (D-10) "Alte. Brown". El primer anavizaje de un Sea King a bordo de un destructor clase MEKO, tuvo lugar el 21 de Agosto de 1984. El hecho tuvo por protagonistas al Sea King 0678/2-H-233 y el ARA (D-11) "La Argentina". Se trata de operaciones sumamente delicadas, puesto que estas naves fueron diseñadas para la utilización de helicópteros Sea Lynx de menores dimensiones.

La 2ª Escuadrilla de Helicópteros, por otro lado se destaca frecuentemente hasta el helipuerto de la Base Naval Mar del Plata, con objeto de efectuar adiestramiento conjunto de la Fuerza de Submarinos y ocasionalmente con unidades navales de la Armada Brasileña (Operativos Fraterno) y por primera vez durante Febrero de 1993 con una flotilla de la Armada Sudafricana. En Junio, la escuadrilla destacó dos helicópteros a bordo del portaaviones USS (CV-64) "Constellation". Desde allí y por espacio de varios días, cumplió distintas maniobras junto a los SH-3H Sea King del escuadrón HS-14 "Chargers" de la US Navy..

Los SH-3D desarrollan habitualmente tareas auxiliares de spotting y seguimiento durante la puesta a punto de sistemas de armas de la Flota de Mar. Tales los casos del lanzamiento de MM-38 contra el destructor ex ARA (D-23) "Domecq García" en Noviembre de 1983 y las pruebas de evaluación de los torpedos SST-4 durante Mayo 1984.

Los equipos antisubmarinos del Sea King pueden ser removidos fácilmente, lo que permite su uso en operaciones anfibias, trasladando sobre tramos cortos hasta 30 efectivos armados. En estos casos, los SH-3D pueden dar apoyo de fuego a las fracciones mediante el uso de cañón de 20 mm instalado en la compuerta de carga a estribor. Debido a la capacidad de levantar cargas pesadas, los helicópteros son utilizados para el traslado en eslinga de vehículos livianos y piezas de artillería. La 2ª de Helicópteros, interviene frecuentemente en apoyo de la Infantería de Marina, siendo alguno de los casos más notables el Operativo Escorpión en Noviembre de 1979, o las maniobras conjuntas con el Ejército en Julio de 1987. Los Sea King también se emplean en misiones con los Comandos Anfibios, ejecutando maniobras de rapelling o lanzamiento de paracaidistas.

Los Sea King, desarrollan una importante contribución durante las Campañas Antárticas de Verano. Fundamentalmente intervienen en los trabajos de reaprovisionamiento de las distintas bases antárticas argentinas. Dada la naturaleza del ambiente, estas misiones requieren una cuidadosa preparación. La misma se inicia anualmente con el Operativo Nevada, que consiste en

SH-3D 0677/2-H-233 (TF Fajre y TF Miguel) al finalizar la maniobra de carga de combustible, durante el primer anavizaje a bordo de un destructor clase Meko, el 21.08.84 (foto ARA "La Argentina")
SH-3D 0676/2-H-32 en maniobra RECOVU, desde el ARA (D-13) "Sarandí". Golfo San Matías, Mayo 1987 (foto EAH2)


231
36

adiestrar a las tripulaciones en vuelo en zonas frías, de montaña y con nieve. Esto se cumple en la zona de Bariloche hacia donde se destacan aeronaves y personal, por espacio de varios días. Se completa el adiestramiento, con la práctica de maniobras de reabastecimiento vertical-VERTREP. Los helicópteros son acondicionados para la operación en zona fría (tales como calibraciones, debido a las contracciones que sufrirá el material al ser expuesto en zonas de baja temperatura). Como se trata de operaciones prolongadas en ambientes marinos, los helicópteros requieren un lavado con agua dulce, luego del último anavizaje y previo al hangarado.

Son ampliamente utilizados en el reaprovisionamiento de las seis bases permanentes argentinas y de un número variable de estaciones transitorias. Las cargas principales son tanques de goma (rolling tanks) con fuel oil, vehículos trasladados en eslinga o materiales en general transportados externamente con chinguillos enganchados al pie de gallo. Además de las tareas rutinarias de traslado de carga y personal, los Sea King cumplen misiones de reconocimiento de hielos, verificación de balizas alejadas del curso de navegación del rompehielos, así como vuelos de búsqueda y rescate.

El primer uso del Sea King en el continente antártico, se remonta a la Campaña Antártica 1978/79, durante la cual fue destacado el 0676/2-H-32 junto a los SA-316B Aloutte III 0643/3-H-3 y 0736/3-H-11. Meses después, entre el 28 de Agosto al 22 de Septiembre son destacados a bordo del rompehielos ARA (Q-5) "Alte. Irizar" durante su primer crucero. Desde entonces ha sido ininterrumpida, la presencia de estos helicópteros en el continente antártico, operando desde el rompehielos y desde el malogrado transporte polar ARA (B-1) "Bahía Paraíso". La Aviación Naval es pionera en la utilización del Sea King en la zona antártica, desarrollando una experiencia única, la cual ha sido requerida para adiestrar tripulaciones de las marinas de Brasil, España, Perú y Fuerza Aérea Argentina.

No menos importante han sido las operaciones aeronavales de búsqueda y rescate desplegadas por los Sea King, ya sea en apoyo a la comunidad o en el ámbito naval. Inclusive dada su capacidad de levantar cargas, permitió la recuperación de aeronaves accidentadas. Los casos más recientes han sido en Enero de 1983, el del SA-316B 0681/3-H-109 accidentado en Pto. Harberton (T. del Fuego) y el del T-34C.1 0721/1-A-403 recuperado el 28 de Septiembre de 1989 en proximidades de Tres Arroyos (Bs. Aires).

En función del desempeño demostrado por los Sea King, la Armada Argentina consideró necesario nuevas compras con

SH-3D 0675/2-H-231, con pilón y rotor ppal. plegado, sobre el ascensor del portaaviones ARA "25 de Mayo". Tripulantes y pasajeros del primer vuelo de un AS-61D.4 en Argentina. De pie: SIAE Tominelli, CC Lorenzo y CC O. Iglesias; sentados: TF Solari, CC Schülze, CN F. López, CN Alimonda y CF Dabini. Cdte. Espora, 18.05.87 (foto EAH2).


2-H-23

vistas a lograr una dotación de 10 a 15 ejemplares. El programa preveía mantener como mínimo 8 Sea King en configuración antisubmarina, los cuales reemplazarían progresivamente a los S-2E Tracker. Visto que la producción del SH-3 había concluído en los Estados Unidos, se contrató durante 1983, la provisión de 4 unidades con la fábrica Agusta. Dos ejemplares, en configuración utilitaria fueron adquiridos con fondos de la Dirección Nacional Antártica. Los 4 Sea King pertenecientes al subtipo AS-61D.4 fueron embarcados a bordo del transporte "Santa Fé II" en Diciembre de 1986. La incorporación oficial de los mismos tiene lugar el 21 de Enero de 1987, pero los primeros vuelos tiene lugar entre los días 18 y 20 de Mayo.

2 SIKORSKY OPERACIONES EN MALVINAS

El Capitán de Corbeta Barro, recibió en 1982 el comando de la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros. Por entonces, esta unidad mantenía un nivel de adiestramiento aceptable en misiones antisubmarinas, de búsqueda y rescate y en operaciones anfibias.

La plana mayor de la escuadrilla incluía solamente 6 oficiales pilotos con distinto nivel de adiestramiento. En lo que respecta a material de vuelo, solo contaba con el Sea King 0675/2-H-231, en tanto que el 0678/2-H-234 se encontraba en servicio restringido.

Días después de un breve embarque en el portaaviones, que permitió la recalificación de 4 pilotos, se reciben instrucciones de proceder al alistamiento operativo de la escuadrilla. Un helicóptero (2-H-234) es destacado al ARA (Q-5) "Alte. Irizar" con el Cdte. de la escuadrilla, y el otro (2-H-231) es embarcado en el ARA (V-2) "25 de Mayo". Este último Sea King tuvo el honor de constituirse en la primera aeronave argentina en aterrizar en el suelo de las Islas Malvinas. Esto ocurrió hacia las 07:43 h del 2 de Abril, cuando desembarcó una sección de Infantes de Marina, en proximidades del aeropuerto de Port Stanley. Integraron su tripulación el CC Lorenzo, el TF Rey, el SIAE Verdugo, el SSAE Rodríguez. Posteriormente se cumplieron numerosos vuelos de traslado de carga y personal, bajo condiciones que excedieron los parámetros de seguridad. Una vez asegurado el control de Port Stanley, el 2-H-231 fue utilizado para trasladar secciones del Rgto. Inf. 25 hasta Goose Green y Fox Bay.

A partir del 17 de Abril y hasta el 9 de Mayo, la escuadrilla se integró a la Fuerza de Tareas 79, operando a bordo del portaaviones. Ambos helicópteros,

A las 07:43 h del 2 de Abril, al desembarcar una fracción de Infantes de Marina, el Sea King 2-H-231 se convirtió en la primera aeronave argentina que aterrizó en las I. Malvinas. (foto La Nueva Provincia).
Los protagonistas del épico rescate del 01.06.82 (de Izq. a Der.): SIAE Montani, TN Brandeburgo, TN O. Iglesias, CC Barro, TN G. Iglesias y SIAE Giqueaux (foto EAH2).

Sikorsky SH-3D, 0676/2-H-232, Cdte. Espora 08-05-93 (foto J. Mosquera)

Sikorsky SH-3D, 0696/2-H-235, Cdte. Espora (foto J. Núñez Padín)

Sikorsky SH-3D 0677/2-H-233, Cdte. Espora (foto TN J. Milanese)

Agusta ASH-3D 0794/2-H-236, ARA (Q-42) "Cbo. San Antonio", 06-88 (foto EAH2)

fueron utilizados para cubrir el puesto de estación de rescate para los A-4Q, además de evacuación sanitaria, señuelo de misiles anti-superficie así como exploración. Los 2 Sea King participaron en la acción de búsqueda antisubmarina del 5 de Mayo, junto a los S-2E Tracker. Este mismo día, en Cdte. Espora concluyó la inspección PAR del 2-H-233, que quedó librado al servicio en configuración antisubmarina, dos días después. Durante esta primera etapa de la guerra, la escuadrilla completó 70 horas de vuelo con sólo 2 helicópteros.

Una vez producido el repliegue del portaaviones, se le confía una nueva responsabilidad a la 2ª de Helicópteros. Para el 15 de Mayo sus 3 Sea King son desplegados hacia Viedma, para actuar en coordinación con la 1ª División de Destructores. La misión del grupo era el patrullaje antisubmarino en la zona del Faro Segunda Barranca, Golfo San Matías y Norte de la Península de Valdés. En cada salida operativa, los SH-3D transportaban 2 torpedos Mk.44. En varias ocasiones se caló sonar de noche, con gran riesgo, visto el estado de los sistemas de estabilización automáticos. Los patrullajes se realizaban con un helicóptero por vez, disminuyendo las posibilidades de supervivencia en caso de accidente sobre el mar. Se totalizaron 46 h durante 15 salidas operativas.

Esta rutina, fue interrumpida el 30 de Mayo para dar lugar a una operación de inusuales características. Se trataba del rescate de personal naval, aislado en la Isla Borbon y próximo a las líneas británicas. La tarea a cumplir era sumamente riesgosa a causa de la reducida velocidad de los helicópteros, por la posibilidad de formación de hielo (que inhabilita la operación del SH-3) y porque debía ejecutarse a 158 mn más allá del radio de acción. Otros factores de riesgo eran el ruido y la importante superficie reflectora radar emitidos por los Sea King, que volvían sumamente indiscretos sus desplazamientos.

El 30 de Mayo, el 2-H-234 fue destacado hacia Cdte. Espora para instalación, prueba y calibración de un equipo de navegación VLF/Omega. Al día siguiente, los dos helicópteros restantes vuelan hacia Río Grande, arribando a las 17:00 h. Este mismo día, termina la colocación del equipo Omega, y en horas de la tarde despega desde Espora el 2-H-234. Durante el traslado la tripulación se ejercita en la operación del sistema, aterrizando a las 23:5 h en Río Grande. Mientras tanto allí, se planificaba la operación para el día siguiente, en función de la meteorología. La actividad fue frenética durante la noche. Se procedió a la remoción de todo elemento y equipo innecesario a fin de reducir al máximo peso y consumo de combustible; al tiempo que se instalaban 5 tambores con 2000 l. de JP-1. Por falta de tiempo solo se alcanzó a enmascarar al 2-H-234. También se impartió instrucción en el

Al Sea King 0678/2-H-234 se le instalaron sistemas TACAN y VLF/Omega, además de un equipo VHF/FM Yaesu (foto Jorge F. Núñez Padín).
Sea King (msn 6061) con matrícula errónea 0678/3-H-234 en Cascina Costa (Italia) Diciembre 1986.
Sea King 0795/2-H-237 en el Aeropuerto de Bariloche, Operativo Nevada '87 (fotos EAH2).


2-H-234
3-H-234
2-H-237
ARMADA

empleo de anteojos de visión nocturna. Al día siguiente, los aviones de exploración confirmaron la inexistencia de naves británicas sobre la ruta de vuelo prevista. La sección de rescate integrada por el 2-H-233 y 2-H-234 despegó a las 14:30 Hrs, siendo escoltada durante las primeras 120 millas de navegación por el SA-330 Puma PA-13 de la Prefectura Naval. Diez minutos más tarde, despegó el 2-H-231 desde Río Gallegos para cubrir posición como estación de rescate sobre el mar. A las 15:24 h se sumaría el Beech Super King Air 4-G-44, para prestar apoyo en las comunicaciones.

Exactamente a las 17:25 h se produce el arribo sobre el punto Castor -designación asignada a la Borbon para la misión- con una meteorología diferente a la pronosticada.Una vez en tierra y con las turbinas enclochadas, se procedió a la recarga de combustible. El vuelo de retorno se inició a las 18:35 h, con el único sistema VLF/Omega inoperativo. Desde las 17:43 h se encontraba en vuelo de reconocimiento marítimo sobre la pierna de retorno el Super King Air 4-G-43. La navegación instrumental nocturna, se complicó por la nubosidad reinante y bajo condiciones de formación de hielo. En pleno vuelo se procedió -mediante uso de bomba manual tipo reloj- al trasvase de combustible el que resultó contaminado. De todas formas, y a pesar de fallas en el sistema de calefacción y tren de aterrizaje, ambos helicópteros alcanzaron Río Grande a las 21:55 h. Culminó así una operación que demandó 73:5 h de vuelo y que permitió el rescate de 1 oficial y 9 suboficiales.

Luego de esta acción, la escuadrilla retornaría a Cdte. Espora, en donde 2 helicópteros (2-H-231 y 2-H-234) fueron alistados en configuración sanitaria y de rescate. Así entre el 8 al 26 de Junio son afectados al ARA (Q-5) "Alte. Irizar" convertido por entonces en buque hospital, evacuando desde el "Uganda" y Port Stanley a un total de 407 soldados argentinos. Los Sea King serían las últimas aeronaves argentinas en operar desde suelo de las Islas Malvinas. Por la actividad desarrollada durante la guerra, la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros mereció la condecoración de "Operaciones en Combate".

3 SIKORSKY SH-3 SEA KING TECNICA

El 23 de Septiembre de 1957 la US Navy asignó un contrato a la Sikorsky, para desarrollar un helicóptero anfibio antisubmarino. El prototipo realizó su primer vuelo el 11 de Marzo de 1959 y los ejemplares de serie entraron en servicio hacia Septiembre de 1961 con la designación de HSS2 (luego SH-3A). En 1966 se inició la construcción de la versión SH-3D, equipada con 2 turbinas

Sea King 0676/2-H-232, con paneles de inspección abiertos, durante trabajo de mantenimiento en Cdte. Espora.
Sea King 0696/2-H-235 con torpedos Mk.44 (estac. proel.) y cargas de profundidad (estac. popel.) (fotos Jorge F. Núñez Padín).

ARMADA

G.E. T58-GE-10 de 1400 shp que acciona un rotor principal de 5 palas, con sistema automático de repliegue. La Armada Argentina, seleccionó al SH-3D BuNo156505 (anteúltimo SH-3D construído) como modelo para determinar el equipamiento de sus propios helicópteros, que recibieron la designación de fábrica S-61D.4. De tal forma, las unidades argentinas presentaban diferencias como instalación de tanques de combustibles autosellantes, doble sistema de frenos y sistemas radioeléctricos distintos: UHF-DF AN/ARA-50 (en lugar del AN/ARA-25), UHF AN/ARC-109(AN/ARC-51), ADF Collins DF.203(AN/ARA-59), etc.

En 1967 la Costruzione Aeronautiche G. Agusta (Cascina Costa-Italia) inició la producción bajo licencia del SH-3D, que fue reemplazado por el modelo ASH-3D/H, equipado con las turbinas T58-GE-100 de 1500 shp. Los helicópteros argentinos pertenecen a este subtipo (designación de exportación AS-61D.4) e incorporan las modificaciones AFC.314. Entre ellas destaca el pilón de cola reformado, con estabilizador de mayores dimensiones, eje de trasmisión del rotor de cola modificado y palas del rotor de cola más grande. Dispone también del sistema de inspección de palas del rotor principal IBIS/BIM, con indicación de señal en cabina.

Dentro de la Aviación Naval Argentina, los Sea King, fueron clasificados en tres tipos, en función de las diferencias en sus sistemas. Ellos son SH-3 (0675/0678, 0696) antisubmarino, UH-3 (0794/0795) utilitarios y PH-3 (0796/0797) de exploración. Básicamente los SH-3, están equipados con un sistema sonar de inmersión Bendix AN/AQS-13. A lo largo de los años se instalaron nuevos sistemas de comunicaciones VHF/FM, TACAN AN/ARN-118 y de navegación VLF/Omega Collins GNS-500. Los distintos componentes del sistema sonar están montados sobre racks, que permiten retirarlos en poco tiempo. Los UH-3, eran esencialmente cargueros y el elemento distintivo era su radar AN/APN-195. También los PH-3, disponen de equipo de radar, en este caso un SMA APS-705 de exploración, ubicado en un carenado ventral de grandes dimensiones.

En cuanto al sistema de armas, el Sea King dispone de 4 estaciones externas (2 a proa y 2 a popa, del casco). Una configuración típica incluye 2 torpedos antisubmarinos Honeywell Mk.44-I y dos cargas de profundidad Mk.54 o BASA de 200 Kgs. Actualmente los Mk.44 han sido sustituídos por los modernos Whitehead-Motofides A244S. En las estaciones de proa, puede transportar depósitos externos de combustible de 110 Gals.

Sikorsky S-61D.4 (Agusta AS-61D.4)
Dimensiones: Largo x Alto: 22.15 x 5.13 m. Diámetros: Rotor principal, 18.9 m; Rotor de cola, 3.15 m. Sup. estabilizador: 1,86 m^2 (2.51 m^2) Peso Máximo: 9300 kg (9525 kg)
Perfomances (con un peso de 9300 kg):
Velocidad Máx.: 267 km/h; Velocidad Crucero: 219 km/h.Techo Serv.: 4480m. Radio de acción (con 10% reserva): 542 mn/1005 km.

Sea King 0678/2-H-34 artillado con un cañón de 20 mm., torpedos Mk.44 y bombas de profundidad Mk.76 (foto Jorge F. Núñez Padín).
Sea King 0678/2-H-234 con tanques aux. de 110 US gals. durante maniobras de rescate del B/T "Ing. Huergo", el 24.06.90 (foto EAH2).

34
ARMADA
RESCATE
ARMADA

ARMADA
2H234

Planta de poder: 2 turbinas General Electric T58-GE-5 de 1250 shp (2 x T58-GE-100 de 1500 shp). **Principales sensores**: sonar Bendix AN/AQS-13, receptor Jezebel AN/AQA-4, radar de exploración SMA APS-705 (SH-3), radar Doppler Teledyne AN/APN-130, radar AN/APN-195 (UH-3), sistema navegación Lear 6340L y RAWS AN/APQ-501. **Armamento**: 2 torpedos autoguiados Honeywell Mk.44 o Whiteheads A244S de 324 mm y 2 cargas de profundidad Mk.54 o Mk.76. Un cañón Mk.4 Mod.1 de 20 mm, o MG-151 de 20 mm. **Tripulantes**: 4 (piloto, copiloto, sonarista y relevo). Hasta 24 soldados o 15 camillas. Está provisto de un guinche de rescate, con capacidad para 272 kg. Puede transportar hasta 3630 kg de carga externa, en eslinga.

4 SH-3 SEA KING IDENTIFICACION

A los helicópteros Sea King, se les asignó la característica numérica en la serie 30, para evitar superposición con los Sikorsky H-19 que la Escuadrilla de Helicópteros operaba por entonces. Al crearse la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, los Sea King pasaron a identificarse con la característica 231 y sucesivas.

Una circunstancia inusual se registró con la identificación de los dos últimos Agusta Sea King adquiridos por la Armada. Estos mismos fueron marcados erroneamente en fábrica como 0678/3-H-234 y 0679/3-H-235. Esto se modificó parcialmente hacia Junio de 1987, al pintarse las características reales (2-H-238 y -239) pero no así sus matrículas correctas (0796 y 0797).

0675 Sikorsky S-61D.4 (61-495)
Incorporado en Mayo de 1972 a la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0675/H-31, posteriormente 2-H-31. A partir de Abril 1979 0675/2-H-231.

0676 Sikorsky S-61D.4 (61-496)
Incorporado en Mayo de 1972 a la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0676/H-32, posteriormente 2-H-32. A partir de Abril 1979 0676/2-H-232.

0677 Sikorsky S-61D.4 (61-497)
Incorporado en Julio de 1972 a la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0677/H-33, posteriormente 0677/H-33. A partir de Abril 1979 0677/2-H-233.

0678 Sikorsky S-61D.4 (61-498)
Incorporado en Julio de 1972 a la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0678/H-34, posteriormente 0678/2-H-34. Desde Abril 1979 0678/2-H-234.

0696 Sikorsky S-61D.4 (61-779)
Incorporado en Febrero de 1976 a la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0696/2-H-35. A partir de Abril 1979, 0696/2-H-235.

0794 Agusta AS-61D.4 (6051)
Incorporado en Enero de 1987 a la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0794/2-H-236. Hundido a bordo del ARA (B-1) "Bahía Paraíso" el 30 de Enero de 1989.

0795 Agusta AS-61D.4 (6052)
Incorporado en Enero de 1987 a la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0795/2-H-237. Hundido a bordo del ARA (B-1) "Bahía Paraíso" el 30 de Enero de 1989.

0796 Agusta ASH-3D (6061)
Incorporado en Enero de 1987 a la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0796/2-H-238.

0797 Agusta ASH-3D (6062)
Incorporado en Enero de 1987 a la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros como 0797/2-H-239.

Sea King 0797/2-H-239 volando próximo a Cdte. Espora, con la insólita identificación 0679/H-23, el 12.06.87 (foto Jorge F. Núñez Padín).
El mismo helicóptero embarcando días más tarde al Dr. R. Alfonsín durante una inspección al BIM Nº2. Obsevar la insignia presidencial en la proa.(foto EAH2)

Estabilizador Agusta AS-61D.4 Sea King.

S-61D.4 Sea King, 0678/2-H-234, Junio 1982

Configuración standard: Blanco (FS37875) y Gris Claro (FS36440) sobre la mitad inferior del fuselage. Marcas en Negro Mate. Cruz Roja pintada en ambos laterales, así como en posición dorsal, ventral y en la proa. Puntera del estabilizador, en Rojo (FS21302).

S-61D.4 Sea King, 0696/2-H-235, Octubre 1991

Configuración definitiva del camouflage táctico en dos tonos de Verde Oscuro (FS34084) y Verde (FS34130). Superficie inferior del fuselage en Gris Claro (FS36440). Indicaciones y marcas de identificación en Negro Mate.



Line drawings Javier Mosquera

S-61D.4 Sea King , 0677/2-H-233, Febrero 1993

Configuración "low-viz" standard en Gris Oscuro (FS26176) con marcas y características en Gris Claro (FS26307). Insignia Nacional en Blanco (FS27886) y Celeste S/Mate(IRAM 08-2-055). Palas del rotor de cola blancas, con bandas Rojo (FS21302). Palas rotor principal en Gris Medio.

H-23

0879

ARM

5 SIKORSKY SH-3D SEA KING COLORES & INSIGNIAS

Los Sea King fueron pintados inicialmente con el fuselage de color blanco mate (FS37875), con la mitad inferior en color gris claro (FS36440). Todas las marcas de identificación y de mantenimiento eran de color negro. La escarapela naval a ambos lados del fuselage, fue reemplazada durante 1974 por la Insignia Nacional. El Sea King 0696, sería el único en recibir un camouflage en dos tonos de verde oscuro mate. La característica de baja visibilidad está acentuada, por las marcas en negro mate, la superficie amarilla (de peligro, del pilón) reducida y la ausencia de la bandera.

El 30 de Mayo de 1982, el SH-3D 0677 durante el alistamiento para la Operación de Isla Borbón, fue enmascarado de "azul". Sin embargo las evidencias indican que se utilizó una pintura verde oscura (aprox. FS34058), sobre el color blanco. Posteriormente, se aplicaron en gris claro, las características de identificación. La experiencia de guerra, determinó la necesidad de utilizar una coloración más adecuada a las zonas de operación tradicionales. El resultado ha sido un esquema de baja visibilidad (común a todas las aeronaves operativas) gris oscuro semi-mate (FS26176) con marcas en gris claro semi-mate (FS26307). Las patas del tren de aterrizaje (así como el interior de los pozos de las ruedas) se pintó en blanco semi-mate (FS27886). Del mismo color son las palas del rotor de cola, con dos bandas en rojo (FS21302). La zona de peligro del pilón, es amarilla (IRAM 05-1-030). Existe un pequeño panel antireflejo en la proa, negro mate (FS37038). Como detalle de interés, se hace notar que la posición de la Insignia Nacional difiere de un flanco a otro. El Sea King 0678 fue el primero en recibir este esquema de color, en Octubre de 1987.

Los Agusta UH-3(AS-61D.4) recibieron una configuración de color básicamente similar a la anterior. La diferencia más notable, es que las marcas y características de identificación eran blancas. Los Agusta PH-3(AS-61D.4), mantienen el esquema de color inicial. Las palas del rotor de cola, en cambio son negras con bandas roja/blanca/roja; el radomo ventral es negro mate.

Los Sea King operaron en las cubiertas de las siguientes unidades navales:

ARA (B-1)	"Bahía Paraíso"
ARA (D-10)	"Alte. Brown"
ARA (D-11)	"La Argentina"
ARA (D-13)	"Sarandí"
ARA (Q.5)	"Gral. San Martín"
ARA (Q-42)	"Cbo. San Antonio"
ARA (V-2)	"25 de Mayo"
USS (CV-63)	"Kitty Hawk"
USS (CV-64)	"Constellation"
USS (CVN-72)	"Lincoln"
USS (DD-977)	"Briscoe"
USS (DD-997)	"Hayler"
"Uganda"	



ASH-3D 0796/2-H-239 operando en la zona de Bariloche. Notar que el domo del radar fue removido (foto EAH2)



Insignia de la EAH2 y del Alte. Irizar en el SH-3 0676/2-H-232. Insignia de la Direc. Nacional del Antártico, en el UH-3 0794/2-H-236 (fotos Jorge F. Núñez Padín)

